



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 263]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, सितम्बर 27, 2001/आश्विन 5, 1923

No. 263]

NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 27, 2001/ASVINA 5, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 सितम्बर, 2001

सं. टीएमपी/103/99-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के दरों के मान में पोत-संबद्ध प्रभारों, घाटशुल्क और मछलीमार पोतों के लिए अन्य प्रभारों में संशोधन करता है, जोकि भारत के असाधारण राजपत्र (भाग-III, खंड 4) में राजपत्र सं. 143 द्वारा दिनांक 4 जून, 2001 को अधिसूचित किए गए थे।

अनुसूची

(गामला सं० टीएमपी/103/99-वीपीटी)

आदेश

(अगस्त, 2001 के 30वें दिन धारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) के दरों के मान के सामान्य संशोधन के संबंध में 16 मई, 2001 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश और वीपीटी का समेकित दरों का मान भारत के असाधारण राजपत्र (भाग-III, खंड 4) में राजपत्र सं० 143 द्वारा दिनांक 4 जून, 2001 को अधिसूचित किए गए थे।

2. उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने मछलीमार पोतों पर लागू सभी प्रभारों में 100% प्रशुल्क वृद्धि का अनुमोदन किया था। सभी मछलीमार पोतों पर एकसमान दर वीपीटी द्वारा प्रस्तावित ऐसे समूहीकरण के आधार पर अनुमोदित की गई थी।

3. इस आदेश के संदर्भ में इस प्राधिकरण को आदेशित वृद्धियों की समीक्षा का अनुरोध करते हुए मत्स्यपालन उद्योग से जुड़े संबंधित प्रयोक्ता संगठनों से अनेक अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। उनके अभ्यावेदनों में उठाए गए मुख्य मुद्दों का सारांश निम्नलिखित है :-

आंध्र प्रदेश मेकेनाइज्ड फिशिंग बोट ऑपरेटर एसोसिएशन

- (i) विशाखापट्टणम फिश हार्बर का निर्माण कृषि मंत्रालय द्वारा प्रदत्त धन से किया गया था। यह एक कल्याणकारी स्कीम है, जोकि भारतीय मत्स्यपालन परियोजनाओं की भी सहायता करती है। गरीब मछुआरे मेरीन निर्यातों में 60% का योगदान करते हैं।
- (ii) गरीब मछुआरों को दरों के मान के निर्धारण के समय पोतस्वामियों, एजेंटों, जहाजीकुतियों जैसे व्यापारियों के समक्ष माना जाता है।
- (iii) इसने मछलीमार नावों पर लागू संशोधित दरों के साथ संशोधन-पूर्व दरों की तुलना की है और निम्नलिखित मुद्दों पर विचार करने का अनुरोध किया है :-
 - (क) मछलीमार नौका मछलियों की उपलब्धता के अनुसार एक महीने में फिश हार्बर में अनेक बार प्रवेश करती हैं। मछलीमार नौका पर पत्तन देयता लगाना दरों के संशोधित मान में एक नई मद है और इसे हटाया जाए अथवा न्यूनतम स्तर तक कम किया जाए।
 - (ख) बर्थ किराया प्रभार 230/-रुपए से बढ़ाकर 2069/-रुपए प्रतिमाह प्रति नौका कर दिया गया है। यह पारादीप पत्तन न्यास में लगाए जा रहे 300/-रुपए प्रति नौका और मुंबई पत्तन न्यास में 10/-रुपए प्रति जीआरटी प्रतिमाह की तुलना में बहुत अधिक है।
 - (ग) 8 घंटे के आधार पर निर्धारित किए गए संशोधित बर्थ किराया प्रभारों को संशोधित किया जाए और दैनिक आधार पर एनआरटी के अनुसार लगाया जाए अथवा प्रति जीआरटी दर कम की जाए।
 - (घ) मछलीमार नौकाओं द्वारा उतारी जाने वाली मछली पर घाटशुल्क को 20 गुना से अधिक बढ़ाकर 53.80 रुपए प्रतिमाह प्रति नौका से 1075/-रुपए प्रतिमाह प्रति पोत कर दिया गया है। संशोधित दर को संशोधन-पूर्व दर के दुगुने तक सीमित किया जाए अथवा नौका के एनआरटी पर आधारित होना चाहिए।
 - (ङ) मछलीमार ट्रालरों और नौकाओं के लिए बंकरों की आपूर्ति पर लगाया गया प्रशुल्क (10/-रुपए प्रति लिटली) एक नई मद है और इसे हटाया जाए या कम किया जाए।

- (च) वीपीटी को प्रेषण के लिए एचपीसीएल द्वारा मछलीमार ट्रालरों/नौकाओं पर संग्रह की जा रही लेवी को दुगुना करके 0.04 रुपए से 0.08 रुपए प्रति लीटर कर दिया गया है। यह निजी तेल पंप द्वारा दी जा रही सेवा की तुलना में महंगा है।
- (छ) यांत्रिक मछलीमार नौका को ताजा पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार को 5/-रुपए प्रति नौका प्रति दिन से बढ़ाकर 422.20 रुपए न्यूनतम के शर्तधीन 81.40 रुपए प्रति 1000 लीटर कर दिया गया है। मछुआरों के लिए सार्वजनिक पीने का पानी अत्यंत आवश्यक है। अतः यह मद हटाई जाए अथवा संशोधन-पूर्व दरों को बनाए रखा जाए।

भारतीय मत्स्यपालन उद्योग संघ (एआईएफआई)

- (i) पत्तन प्रभार में 100% की वृद्धि करने का एकतरफा निर्णय अनुचित है, यह निश्चित रूप से मत्स्यपालन उद्योग, जो हमारे राष्ट्र के लिए मूल्यवान विदेशी मुद्रा अर्जित कर रहा है, के लिए बाधा उत्पन्न करेगा।
- (ii) पत्तन प्रभारों में सामान्य वृद्धि 10 से 15% है, जबकि मछलीमार बंदरगाह सेवा प्रभारों में संयुक्त सुनवाई के दौरान अन्य प्रभारों के समान वृद्धि को रोकने के लिए उनके निवेदन पर विचार किए बिना 100% बढ़ा दिया गया है।
- (iii) मत्स्यपालन उद्योग डीजल तेल, अतिरिक्त पुर्जों की कीमत और अनुरक्षण प्रभारों में वृद्धि के कारण बहुत कठिन समय से गुजर रहा है। कई पोतों को प्रचालनों की अव्यवहार्यता के कारण हटा दिया गया है।
- (iv) विशाखापट्टणम मछलीमार बंदरगाह कृषि मंत्रालय द्वारा सृजित एक राष्ट्रीय परिसंपत्ति है, और इसलिए प्रशुल्क नियत करने के प्रयोजनार्थ इसे पत्तन सेवाओं से नहीं जोड़ा जाना चाहिए।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से दिनांक 8 दिसम्बर, 2000 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान उनके द्वारा यथास्वीकृत मत्स्यपालन उद्योग के लिए संशोधन-पूर्व दरों और 15% पर प्रशुल्क पुनःनियत करने का अनुरोध किया जाता है।

4.1. ये अभ्यावेदन वीपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किए गए थे। इसके प्रत्युत्तर में वीपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :-

- (i) परस्पर आर्थिक सहायता समाप्त करने की नीति के अनुसार पत्तन ने लागत केंद्र "मत्स्यपालन बंदरगाह" के लिए लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित 239% के घाटे को पूरा करने के लिए मत्स्यपालन पोतों के लिए प्रभारों को 100% बढ़ाने और मत्स्यपालन पोतों को वाणिज्यिक पोतों से आर्थिक सहायता के प्रवाह को रोकने का भी विचार किया था।
- (ii) पत्तन औद्योगिक दरों पर नगर निगम से जल खरीदता है और उसके प्रासंगिक व्यय के रूप में 2% जोड़ने के बाद मत्स्यपालन पोतों को आपूर्ति करता है, और इसलिए जल प्रभारों में भी वृद्धि की गई थी। मत्स्यपालन उद्योग जलापूर्ति के लिए दरों से प्रसन्न नहीं था। इसलिए, वीपीटी ने जलापूर्ति रोकने का निर्णय लिया है और मत्स्यपालन पोतों से निजी प्रचालकों से जल खरीदने का अनुरोध किया है।
- (iii) यांत्रिक नौकाओं, लघु ट्रॉलरों को दरों का प्रस्ताव करते समय एक श्रेणी के अधीन समूहबद्ध किया गया है।
- (iv) शामिल मुद्दों की सावधानीपूर्वक जांच करने के बाद यह महसूस किया गया है कि सीमित क्षमता और निम्न लागत वाली मछलीमार नौकाओं को उच्च क्षमता और उच्च लागत वाले ट्रॉलरों के साथ समूहबद्ध करना बिल्कुल तर्कसंगत नहीं है। इसके अतिरिक्त, ट्रॉलरों की तुलना में यांत्रिक नौकाओं की यात्रा की बारम्बारता बहुत अधिक

है, जो यंत्रचालित नौकाओं के लिए अपेक्षित निम्न दर का औचित्य सिद्ध करती है। इसलिए, नीचे वर्णन किए गए पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए दरों का विभिन्न सेट अपनाया उपयुक्त महसूस किया जाता है—

- (क) यांत्रिक नौकाएँ
- (ख) 14 एनआरटी (22 जीआरटी तक) तक के लघु मछलीमार ट्रॉलर
- (ग) 14 एनआरटी (22 जीआरटी से अधिक) से अधिक के मछलीमार ट्रॉलर।

4.2. मत्स्यपालन उद्योग द्वारा सामना किए जा रहे अत्यधिक संकट के दृष्टिगत और अंतर्राष्ट्रीय बाजार में अलाभकारी मूल्यों के कारण वीपीटी ने इस प्राधिकरण से सहानुभूतिपूर्ण दृष्टिकोण अपनाने और यांत्रिक नौकाओं के लिए प्रशुल्क के पुनः नियतन का अनुरोध किया है।

6. इस संबंध में एक अधिकारी-स्तर की बैठक दिनांक 14 सितम्बर, 2001 को हुई थी। वीपीटी ने संशोधन-पूर्व दरों के मान में विद्यमान समूहीकरण को बनाए रखने का अनुरोध किया। इसने आगे निम्नलिखित बिंदु प्रस्तुत किए हैं—

- (i) यांत्रिक मछलीमार नौकाएँ पहले पत्तन देयताएँ नहीं अदा कर रही थीं। इसलिए, यांत्रिक मछलीमार नौकाओं पर पत्तन देयता लगाना हटा दिया जाए।
- (ii) मछलीमार ट्रॉलरों पर पत्तन देयताएँ यांत्रिक नौकाओं/ट्रॉलरों के आवागमन का पता लगाने में कठिनाई के दृष्टिगत "प्रति प्रवेश" आधार की बजाय मासिक आधार पर निर्धारित की जाए।
- (iii) अगर ऐसी सेवाएँ यांत्रिक मछलीमार नौकाओं/ट्रॉलरों द्वारा ली जाती हैं तो पायलिटिज शुल्क के लिए संशोधित दरों के मान में निर्धारित न्यूनतम प्रमाण संशोधन-पूर्व दरों पर 100% की वृद्धि पर विचार करते हुए संशोधित किया जा सकता है।
- (iv) यांत्रिक मछलीमार नौकाओं पर बर्थ किराया प्रमाण संशोधन-पूर्व दरों पर 100% की वृद्धि पर विचार करते हुए प्रतिदिन आधार पर बनाए रखना प्रस्तावित है। बिलिंग और लेखाकरण प्रणालियों को सरलीकृत बनाने की दृष्टि से ट्रॉलरों के जीआरटी पर आधारित 8 घंटे की यूनिट के लिए दर निर्धारित करने की बजाय ट्रॉलरों के लिए बर्थ किराया प्रमाण के लिए मासिक अथवा दैनिक दरें अपनाना प्रस्तावित है।

6. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति सामने आती है—

- (i) मछलीमार बंदरगाह कार्यकलाप के लिए सामान्य संशोधन के मामले में वीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण वित्तीय वर्ष 2000-2001 और 2001-2002 के लिए 239% का औसत घाटा दर्शाता है। इस परिप्रेक्ष्य में यह उल्लेखनीय है कि यहां तक कि इस कार्यकलाप पर लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति इस तथ्य को मानते हुए नहीं दी जाती है कि मछलीमार बंदरगाह कृषि मंत्रालय द्वारा दी गई निधियों से सृजित किया गया था, फिर भी मछलीमार बंदरगाह कार्यकलाप के लिए लागत घाटा 100% से अधिक है। यह मानना होगा कि मछलीमार बंदरगाह के विकास के लिए अपेक्षित समस्त पूंजी अनुदान के रूप में प्राप्त नहीं हुई थी, वीपीटी ने भी परियोजना में अपनी निधियों का निवेश किया था। पूंजी में अपने अंशदान की सीमा तक वीपीटी उचित रूप से उस पर आय की मांग कर सकता है। अगर इस कारक पर भी विचार किया जाता तो अनुमत्य प्रशुल्क में वृद्धि का स्तर 100% से बहुत अधिक हुआ होता। मछलीमार बंदरगाह कार्यकलाप के लिए 100% की प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति संशोधित दरों के मान में वीपीटी द्वारा किए गए कम से कम प्रवालात्मक व्यय की पूर्ति के लिए दी गई थी। यह मछलीमार नौकाओं और ट्रॉलरों को इस बात पर विचार करते हुए कि वे लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित 239% की प्रशुल्क वृद्धि का बोझ वहन नहीं कर सकते, दी गई रियायत है। इसे ध्यान में रखते

हुए, पहले निर्णीत मछलीमार बंदरगाह के लिए प्रशुल्क की उर्ध्वमुखी संशोधन की प्रतिशतता की समीक्षा करने का कोई औचित्य नहीं है ।

- (ii) आंध्रप्रदेश यांत्रिक मछलीमार नौका प्रचालक संघ और भारतीय मत्स्यपालन उद्योग संघ (एआईएफआई) ने मछलीमार नौकाओं के लिए संशोधित दरों के मान में निर्धारित पत्तन प्रभारों के विरुद्ध अभ्यावेदन भेजा है । उनके अभ्यावेदन पर विचार करते समय यह अवलोकन किया गया है कि वीपीटी के संशोधन-पूर्व दरों के मान में मछलीमार पोतों के लिए दरें उन्हें तीन श्रेणियों अर्थात् (क) यांत्रिक मछलीमार नौकाओं, (ख) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी तक), और (ग) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी से अधिक) में समूबद्ध करके निर्धारित की गई थीं । तथापि, वीपीटी ने अपने प्रस्तावित दरों के मान में इस श्रेणीकरण को बनाए रखने का प्रस्ताव नहीं किया । सामान्य संशोधन मामले में वीपीटी ने मछलीमार ट्रॉलरों पर संशोधन-पूर्व प्रशुल्क पर 100% की वृद्धि पर विचार करते हुए मछलीमार पोतों की सभी श्रेणियों के लिए समरूप प्रशुल्क का प्रस्ताव किया था । इसके परिणामस्वरूप, यांत्रिक मछलीमार नौकाओं पर मछलीमार ट्रॉलरों पर लागू प्रशुल्क वृद्धि का व्यर्थ भार डाल दिया गया है ।

यह मानना होगा कि प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ मछलीमार पोतों की विभिन्न श्रेणियों को एकसाथ मिलाना एक त्रुटि है, जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय गहराई से संवीक्षा करना छूट गया है । यह इसलिए हुआ, क्योंकि ध्यान अन्य प्रशुल्क मदों, जो पत्तन के राजस्व के दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण थे, में लगा हुआ था । इसके अतिरिक्त, मत्स्यपालन उद्योग के प्रतिनिधियों, जिन्होंने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया, ने केवल प्रशुल्क में 100% की वृद्धि के विरुद्ध तर्क दिया था, परंतु वीपीटी द्वारा प्रस्तावित मछलीमार पोतों की विभिन्न श्रेणियों को एकसाथ मिलाने की जटिलताओं की कमी भी स्पष्ट रूप से यर्था नहीं की ।

वीपीटी ने अब यह भी इंगित किया है कि प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए मछलीमार पोतों की सभी श्रेणियों को एकसाथ मिलाना अतार्किक है । वीपीटी ने मछलीमार पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए दरों का विभिन्न सेट बनाए रखने का भी अनुरोध किया है । वीपीटी द्वारा अब प्रस्तावित श्रेणीकरण वही है जो उसके संशोधन-पूर्व दरों के मान में उपलब्ध था ।

यह प्राधिकरण यह पाता है कि मछलीमार पोतों के उसी श्रेणीकरण को बहाल करना तर्कसंगत और उचित होगा जो वीपीटी के संशोधन-पूर्व दरों के मान में उपलब्ध था । पहले उपलब्ध मछलीमार पोतों के श्रेणीकरण की बहाली से संबंधित संशोधन-पूर्व दरों को भी ऊपर उप-पैरा (i) में दिए गए कारणों से 100% तक संशोधित करना होगा ।

- (iii) संशोधन-पूर्व दरों के मान में यांत्रिक मछलीमार नौकाओं पर पत्तन देयताएं लगाने का कोई स्पष्ट प्राक्धान नहीं था । संशोधित दरों के मान में सभी मछलीमार पोतों के लिए पत्तन देयताओं की समरूप दरें निर्धारित की गई थी । इसके फलस्वरूप, यांत्रिक मछलीमार नौकाएं भी पत्तन देयताएं प्रभारित करने के अधीन आ जाती हैं । यांत्रिक मछलीमार नौकाओं पर कोई नई लेवी लागू करना इस प्राधिकरण का आशय नहीं था । यह ट्रॉलरों को यांत्रिक मछलीमार नौकाओं के साथ मिलाने और सभी मछलीमार पोतों के लिए एक प्रशुल्क निर्धारित करने के कारण हुई त्रुटि थी । इसलिए, वीपीटी के दरों के मान (संशोधित) में यांत्रिक मछलीमार नौकाओं पर पत्तन देयताएं लगाने का प्राक्धान हटाया जाता है ।

वीपीटी ने अब अपने दरों के मान में यथानिर्धारित 'प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश' पर लगाने की बजाय मछलीमार ट्रॉलरों के लिए पत्तन देयता की मासिक दर नियत करने का प्रस्ताव किया है । यांत्रिक मछलीमार नौकाओं/ट्रॉलरों के आवागमन का पता लगाने में पत्तन द्वारा सामना की जा रही कठिनाइयों को इस संशोधन का सुझाव देने का कारण बताया गया है । इस प्राधिकरण ने विदेशगामी पोतों के मामले में प्रति प्रवेश आधार पर और कई पत्तन न्यासों के मामले में तटीय पोतों के संबंध में 30 दिन में एक बार पत्तन देयता लगाने की बारम्बारता की अनुमति दी है । वीपीटी सहित कुछ पत्तन न्यासों में विदेशगामी और तटीय पोतों दोनों के मामले में प्रति प्रवेश आधार पर समरूप पत्तन देयताएं लगाई जाती हैं । ऐसी स्वीकृत स्थिति होने के कारण वीपीटी का अनुरोध सामान्य क्रम में विचार करने के योग्य नहीं है । तथापि, मछलीमार ट्रॉलरों के आवागमन का पता लगाने में वीपीटी द्वारा व्यक्त कठिनाई गिनने और बिलिंग प्रयोजनों के लिए सही हो सकता है । ऐसी कठिनाइयां पत्तन

देयताओं की बिलिंग के संदर्भ में ही सीमित नहीं हो सकती । अगर इसका सामना पत्तन देयताओं के संदर्भ में होता है तो यह उचित रूप से अनुमान किया जा सकता है कि ऐसी कठिनाइयों का सामना अन्य पोत-संबद्ध प्रमारों के संदर्भ में भी होगा । ऐसी कठिनाइयों से बचने और उचित लेखाकरण सुनिश्चित करने के लिए वीपीटी के लिए पोत-संबद्ध प्रमारों का विभिन्न घटक रखने की बजाय मछलीमार बंदरगाह का प्रयोग करने के लिए लाइसेंस शुल्क के रूप में एकमुश्त मासिक प्रशुल्क अपनाना उचित होगा । इस समझ के अधीन कि वीपीटी इस सुझाव पर आगे कार्यवाही करेगा और तीन महीनों के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा, उसके द्वारा पत्तन देयताओं की मासिक दर के लिए किए गए प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है ।

- (iv) यांत्रिक नौकाओं और मछलीमार ट्रॉलरों के लिए संशोधन-पूर्व दरों पर 100% की वृद्धि पर विचार करने के लिए लिए गए निर्णय के अनुरूप, विदेशगामी मछलीमार ट्रॉलरों के मामले में न्यूनतम पायलिटिज शुल्क 472.50 अमरीकी डॉलर और तटीय मछलीमार ट्रॉलरों/यांत्रिक मछलीमार नौकाओं के मामले में 15512.30 रुपए तक संशोधित किया जाना है ।
- (v) यह प्राधिकरण 24 घंटे से 8 घंटे तक बर्थ किराया प्रमार की यूनिट कम करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों द्वारा साझे तौर पर अपनाए जाने के लिए आदेश पारित कर चुका है । तदनुसार, वीपीटी के मामले में भी, बर्थ किराया प्रमार की यूनिट 'जीआरटी प्रति 8 घंटा' निर्धारित किया गया है और यहां तक कि यांत्रिक नौकाओं/मछलीमार ट्रॉलर के मामले में भी लागू किया गया है । संशोधन-पूर्व दरों के मान में, यांत्रिक मछलीमार नौकाओं के लिए बर्थ किराया प्रमार एकमुश्त दैनिक दरों के रूप में निर्धारित किया गया था । वीपीटी ने अब मछलीमार ट्रॉलरों और यांत्रिक मछलीमार नौकाओं के लिए 'प्रतिदिन' आधार पर बर्थ किराया प्रमार निर्धारित करने का अनुरोध किया है । यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है, यहां कि यद्यपि यह सभी महापत्तनों द्वारा साझे तौर पर अपनाए जाने के लिए इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा लिए जा चुके निर्णय के अनुरूप नहीं है । यह अनुमोदन पुनः इस समझ के अधीन प्रदान किया जाता है कि वीपीटी मछलीमार पोतों के संबंध में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीने के भीतर समेकित एकमुश्त लेवी अपनाएगा ।
- (vi) घाटशुल्क और अंतरण प्रमारों के मामले में भी संशोधन-पूर्व दरों के मान में उपलब्ध श्रेणीकरण बहाल किया जाता है । तथापि, दरों को लागू संशोधन-पूर्व प्रशुल्क पर 100% बढ़ा दिया जाएगा ।
- (vii) यहां यह उल्लेख करना संगत है कि इन सभी मामलों में तटीय मछलीमार ट्रॉलरों के लिए दरें तटीय पोतों को पोत-संबद्ध प्रमारों में रियायत प्रदान करने की नीति के अनुरूप 30% की रियायत की अनुमति देते हुए समतुल्य विदेशगामी पोतों की दरों के संदर्भ में नियत की गई है । तथापि, यांत्रिक मछलीमार नौकाओं के संबंध में विदेशगामी और तटीय पोतों का वर्गीकरण आवश्यक नहीं है, क्योंकि यह असंगत माना जाता है ।
- (viii) संशोधन-पूर्व दरों के मान में केवल मछलीमार ट्रॉलरों को बंकर की आपूर्ति के लिए दी गई सेवाओं हेतु 4.80 प्रति कि०ली० की दर निर्धारित की गई थी । संशोधित दरों के मान में वीपीटी ने 100% की वृद्धि पर विचार करते हुए और उसे निकटतम रुपए तक पूर्णांकित करते हुए सभी मछलीमार पोतों के संबंध में इस सेवा के लिए प्रति कि०ली० 10.00 रुपए का प्रस्ताव किया है । संशोधन-पूर्व दरों के मान के अनुसार वर्गीकरण को बहाल करने के लिए अब लिए जाने वाले निर्णय के अनुरूप इस प्रशुल्क मद के विवरण में 'मछलीमार पोत' शब्द को 'मछलीमार ट्रॉलर' शब्द से प्रतिस्थापित किया जाना है । निर्धारित दर को भी निकटतम रुपए में पूर्णांकित किए बिना 9.60 रुपए प्रति कि०ली० के रूप में सुधारा जाना है ।

वीपीटी के संशोधन-पूर्व दरों के मान में मछलीमार ट्रॉलरों को बंकर की आपूर्ति के लिए 0.04 रुपए प्रति लीटर की दर पर लेवी निर्धारित की गई है, जिसे पिछले संशोधन के समय 0.08 रुपए प्रति लीटर संशोधित कर दिया गया है । इसे देखते हुए, इस प्रशुल्क मद में कोई वृद्धि की अनुमति देने का कारण मौजूद नहीं है । इसलिए यह प्राधिकरण इस प्रशुल्क मद के लिए दर को संशोधन-पूर्व स्तर पर रखने का निर्णय करता है । वीपीटी को मछलीमार नौकाओं/ट्रॉलरों के लिए समेकित प्रमारों का अपना प्रस्ताव तैयार करते समय इस प्रशुल्क मद को जारी रखने की आवश्यकता की समीक्षा करने का सुझाव दिया जाता है ।

- (ix) जलापूर्ति के लिए प्रमारों के मामले में भी यांत्रिक मछलीमार नौकाओं को मछलीमार ट्रॉलरों के साथ मिला दिया गया है। संशोधन-पूर्व दरों के मान में प्राप्त वर्गीकरण को बहाल करना इस मामले में आवश्यक प्रतीत नहीं होता। विभिन्न श्रेणियों के पोतों द्वारा खपत की गई जल की मात्रा समान होने के कारण, जलापूर्ति के लिए दरों में विभेद करने का बिल्कुल तर्क नहीं है। यह वीपीटी द्वारा औद्योगिक दरों पर नगर निगम से जल प्राप्त करने पर ध्यान देते हुए महत्व प्राप्त करता है। वीपीटी ने अब उल्लेख किया है कि यह सेवा उसे खर्चीली लगती है और कई निजी प्रचालक हैं, जो जलापूर्ति कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने कथित रूप से पाइपलाइन काट दिया है और मछलीमार बंदरगाह पर जलापूर्ति बंद कर दी है। यह मानना होगा कि सेवा दी जानी है या नहीं, इसका निर्णय पत्तन न्यास को लेना है। तात्कालिक मामले में, चूंकि सेवा पत्तन न्यास द्वारा प्रदान नहीं की जाती, इसलिए ऐसी अविधमान सेवा के लिए प्रशुल्क रखने का कोई अर्थ नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए मछलीमार पोतों और यांत्रिक नौकाओं को जलापूर्ति के लिए प्रशुल्क मद हटा दी जाती है।
- (x) जहां तक मछलीमार बंदरगाह में शुष्क गोदी प्रमार का संबंध है, संशोधन-पूर्व दरों के मान में उपलब्ध वर्गीकरण को संशोधित दरों के मान में बनाए रखा गया है। इसके अतिरिक्त, मछलीमार बंदरगाह के सभी कार्यकलापों के लिए यथा लागू दरें 100% बढ़ाई जा चुकी हैं। इसे ध्यान में रखते हुए मछलीमार बंदरगाह में शुष्क गोदी प्रमारों के लिए निर्धारित दरों में कोई त्रुटि नहीं है।
- (xi) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, वीपीटी ने मछलीमार पोतों/मछलीमार ट्रॉलरों के बारम्बार आवागमन के कारण उनके आवागमन का पता लगाने में सामना की जा रही कठिनाइयां इंगित की हैं। यह भी मानना होगा कि यांत्रिक मछलीमार नौकाएं साधारणतया किसी संचार प्रणाली से सज्जित नहीं होती हैं, जो उन्हें वीपीटी से संपर्क करने योग्य बना सकें। जैसा पहले सुझाव दिया जा चुका है, वीपीटी के लिए नौकाओं और ट्रॉलरों द्वारा मछलीमार बंदरगाह के प्रयोग के लिए लाइसेंस शुल्क के रूप में एक समेकित प्रमार लगाने की व्यवहार्यता की जांच करना उपयुक्त है। यह उल्लेख करना आवश्यक नहीं कि ऐसा समेकित प्रमार निकालते समय अर्जित राजस्व का वर्तमान स्तर सुरक्षित रखना सुनिश्चित करने के लिए सावधानी रखनी होगी। वीपीटी को इस संबंध में तीन महीने के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है।

7.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण परिशिष्ट में यथावर्णित वीपीटी के दरों के मान को संशोधित करने का निर्णय लेता है।

7.2 चूंकि, ये संशोधन साधारणतया उन त्रुटियों, जो यांत्रिक मछलीमार नौकाओं और मछलीमार ट्रॉलरों को एक साथ मिलाने के कारण हो गई थीं, को हटाने के लिए हैं, इसलिए वे दिनांक 4 जून, 2001 को राजपत्र में अधिसूचित वीपीटी के दरों के मान के कार्यान्वयन की तारीख से भूतलक्षी प्रभाव से लागू होंगे।

7.3.1 वीपीटी से तदनुसार अपने दरों के मान को संशोधित करना अपेक्षित है।

7.3.2 वीपीटी से तदनुसार अपनी बिलिंग को संशोधित करने और एकत्रित अधिक राशि, अगर कोई हो, को वापस करने की भी अपेक्षा है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

परिशिष्ट

दिनांक 4 जून, 2001 को राजपत्र में अधिसूचित कीपीटी के दरों के मान में संशोधन

- (i) खंड 2.1 : पत्तन देयताएं में वर्तमान क्रम सं० ग को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

| क्रम सं० | विवरण | इकाई | प्रति जीआरटी दर | | उसी पोत के लिए भुगतान की आवृत्ति |
|----------|--|---------------------------|-----------------------------|-----------------|----------------------------------|
| | | | विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर) | तटीय पोत (रुपए) | |
| ग. | (क) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी तक) | प्रति गाह प्रति ट्रॉलर | 18.35 | 602.43 | प्रति माह |
| | (ख) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी से अधिक) | प्रति माह प्रति ट्रॉलर | 39.65 | 1301.70 | प्रति माह |

- (ii) खंड 2.2 : मछलीमार पोतों के लिए पायलिटिज अनुसूची में वर्तमान क्रम सं० घ को निम्नवत संशोधित किया जाता है:-

“यदि टॉविंग के लिए यांत्रिक मछलीमार नौकाओं/मछलीमार ट्रालरों को पतन के पायलट की सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है, तब विदेशगामी पोत के लिए 472.50 अमरीकी डॉलर और तटीय पोत के लिए 15,512.20 रुपए का समेकित पायलिटिज शुल्क लगाया जाएगा।”

- (iii) खंड 2.3.5 : अन्य सेवाओं के लिए बर्थ किराया प्रभार में वर्तमान क्रम सं० 3 को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

| क्रम सं० | विवरण | इकाई | दर | |
|----------|--|--|-----------------------------|-----------------|
| | | | विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर) | तटीय पोत (रुपए) |
| 3. | (क) यांत्रिक मछलीमार नौकाएं | प्रति नौका प्रतिदिन या उसके भाग के लिए | — | 11.00 |
| | (ख) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी तक) | प्रति ट्रॉलर प्रतिदिन या उसके भाग के लिए | 3.17 | 104.07 |
| | (ग) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी से अधिक) | प्रति ट्रॉलर प्रतिदिन या उसके भाग के लिए | 4.76 | 156.27 |

- (iv) खंड 2.4.1 : पीओएल पोतों से निम्न पोतों के लिए शिफ्टिंग प्रभारों की अनुसूची में वर्तमान क्रम सं० 4 को हटाया जाता है और निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

| क्रम | विवरण | इकाई | विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर) | तटीय पोत (रुपए) |
|------|---|------------------|--------------------------------|-------------------------|
| | | | टर्गों के प्रयोग द्वारा | टर्गों के प्रयोग द्वारा |
| 4. | (क) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी तक) | प्रत्येक प्रचालन | 4.75 | 155.94 |
| | (ख) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी से अधिक) | प्रत्येक प्रचालन | 13.30 | 436.64 |

- (v) खंड 4.1 : घाटशुल्क और ओवरसाइड प्रभार में वर्तमान भेद सं० 41 (ग), (घ) और (ङ) को हटाया जाता है । नई मद सं० 42 (क), (ख), (ग), (घ) और (ङ) निम्नानुसार शामिल की जाती हैं :-

| मद सं० | विषय सूची | इकाई | दर (रुपए) |
|--------|--|------------------------|--------------|
| 42. | (क) यांत्रिक मछलीमार नौकाओं द्वारा उतारी गई मछली | प्रतिमाह प्रति नौका | 107.60 |
| | (ख) छोटे मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी तक) द्वारा उतारी गई मछली | प्रति माह प्रति ट्रॉलर | 540.00 |
| | (ग) मछलीमार ट्रॉलर (14 एनआरटी से अधिक) द्वारा उतारी गई मछली | प्रति माह प्रति ट्रॉलर | 1075.00 |
| | (घ) मछलीमार ट्रॉलरों के लिए बंकर | प्रति कि०ली० | 9.60 |
| | (ङ) मछलीमार ट्रॉलरों/यांत्रिक मछलीमार नौकाओं के लिए बंकरों पर लेवी | प्रति लीटर | 0.04 |

- (vi) खंड 8.1 : पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार में वर्तमान मद सं० 3 को हटाया जाता है ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 27th September, 2001

No. TAMP/103/99-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the vessel related charges, wharfage and other charges for fishing vessels in the Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust, in accordance with the Order notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III, Section 4) on 4 June, 2001 vide Gazette No. 143, as in the Order attached herewith.

SCHEDULE

Case No. TAMP/103/99-VPT**ORDER**

(Passed on this 30th day of August 2001)

This Authority had passed an Order on 16 May 2001 relating to a general revision of the Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust (VPT). This Order and the consolidated Scale of Rates of the VPT were notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 4 June 2001 vide Gazette No. 143.

2. In the said Order, this Authority had approved a 100% tariff increase on all the charges applicable to fishing vessels. A uniform rate for all fishing vessels was approved based on such a grouping proposed by the VPT.

3. With reference to this Order, this Authority has received several representations from concerned user organisations associated with the fishery industry requesting for a review of the increases ordered. The main points made in their representations are summarised as follows:

Andhra Pradesh Mechanised Fishing Boat Operator's Association

- (i). The Visakhapatnam Fish Harbour was constructed with funds given by the Ministry of Agriculture. It is a welfare scheme; it also helps the Indian Fish Projects. The poor fishermen contribute 60% of the marine exports.
- (ii). Poor fishermen have been treated at par with businessmen like ship owners, agents, stevedores, etc., while fixing the Scale of Rates.
- (iii). It has compared the pre-revised rates with the revised rates applicable to the fishing boats and has requested to consider the following:
 - (a). The Fishing boat enters the fish harbour many times in a month depending on the availability of fish. The levy of Port Dues on fishing boat is a new item in the revised Scale of rates; and, hence this item may be deleted or reduced to a minimum level.
 - (b). The berth hire charges have been increased from Rs. 230 to Rs. 2069/- per month per boat. This is very high compared to Rs. 300/- per month per boat levied at the Paradip Port Trust and Rs. 10/- per GRT per month levied at the Mumbai Port Trust.
 - (c). The revised berth hire charges prescribed on 8 hourly basis may be modified and levied with reference to the NRT on a daily basis or the rate per GRT may be reduced.
 - (d). The wharfage on fish landed through fishing boats has been increased by more than 20 times from Rs. 53.80 per month per boat to Rs. 1075/- per month per vessel. The revised rate may be limited to twice the pre-revised rate or based on the NRT of the boat.
 - (e). The tariff prescribed on supply of bunkers to fishing trawlers and boats (Rs. 10/- per k.l.) is a new item and may be deleted or reduced.

- (f). The levy on bunkers to fishing trawlers/ boats collected by the HPCL for remittance to the VPT has been doubled from Re. 0.04 to Re 0.08 per litre. This is costlier compared to cost of the service provided by the private oil pump.
- (g). The charges for supply of fresh water for mechanised fishing boat has been increased from Rs. 5/- per boat per day to Rs. 81.40 per 1000 lts. subject to a minimum of Rs. 422.20. Public drinking water for fishermen is very essential. Hence this item may be deleted or the pre-revised rates may be retained.

Association of Indian Fishery Industry (AIFI)

- (i). The unilateral decision to increase the Port charges by 100% is unfair; It will definitely hamper the fishery industry which is earning valuable foreign exchange to our Nation.
- (ii). The general hike in Port charges is only 10 to 15%, whereas Fish harbour service charges have been hiked by 100% without considering their plea during the joint hearing to restrict the increase at par with other charges.
- (iii). The fishery industry is passing through very difficult times due to price hike in diesel oil, spare parts, and maintenance charges. Many vessels have been scrapped for non-viability of operations.
- (iv). The Visakhapatnam Fish Harbour is a national asset created by the Ministry of Agriculture; and, hence, should not be clubbed with port services for purpose of fixing tariffs.
- (v). The TAMP is requested to refix tariffs for fishery industry at pre-revised rates plus 15% as accepted by them during the joint hearing held on 8 December 2000.

4.1. These representations were forwarded to the VPT for its comments. In response, the VPT has furnished the following comments:

- (i). In consonance with the policy of dispensing with cross- subsidisation, the port had taken a view to hike the charges for the fishing vessels by 100% to bridge the deficit of 239% reflected by the cost statement for the cost centre 'Fish Harbour'; and, also to arrest the flow of subsidy from commercial vessels to fishing vessels.
- (ii). The port purchases water from the Municipal Corporation at industrial rates and supplying the same to the fishing vessels after adding 2% as incidentals; and, hence, the water charges were also hiked. The fishery industry was not comfortable with the rates for water supply. The VPT has, therefore, decided to stop supply of water and requested the fishing vessels to purchase water from private operators.
- (iii). The mechanised boats, mini trawlers and big trawlers were grouped under one category while proposing the rates.
- (iv). After careful examination of issues involved, it is felt that grouping of fishing boats having limited endurance and low cost with trawlers having high endurance and high cost is not at all logical. Further, the frequency of calls of mechanised boats is much more compared to the trawlers, which justifies having a relatively

lower rate for mechanised boats. It is, therefore, felt appropriate to adopt different sets of rates for the different categories of vessels detailed below:

- (a). Mechanised boats
- (b). Mini fishing trawlers upto 14NRT (upto 22 GRT)
- (c). Fishing Trawlers over 14 NRT (over 22 GRT).

4.2. In view of the severe crisis being faced by the fishery industry and due to unremunerative prices in the international market, the VPT have also requested this Authority to take a sympathetic view and re-fix the tariffs for the mechanised boats.

5. In this regard, an officer level meeting was held on 14 September 2001. The VPT requested to retain the groupings prevailing in the pre-revised Scale of Rates. It has further submitted the following points:

- (i). Mechanised fishing boats were not paying port dues earlier. The levy of Port Dues on mechanised fishing boats may, therefore, be deleted.
- (ii). Port Dues on fishing trawlers may be prescribed on a monthly basis instead of 'per entry' basis keeping in view the difficulty in tracking the movement of the mechanised boats / trawlers.
- (iii). Minimum charges for Pilotage fee, if such services are availed by mechanised fishing boats / trawlers, prescribed in the revised Scale of Rates, may be amended considering 100% hike on the pre-revised rates.
- (iv). Berth hire charges for mechanised fishing boats are proposed to be retained on per-day basis considering the 100% hike over the pre-revised rates. With a view to simplify the billing and accounting systems, it is proposed to adopt monthly or daily rates for berth hire charges for the trawlers instead of prescribing rate for a 8-hour unit based on the GRT of the trawlers.

6. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The cost statement furnished by the VPT in the general revision case for the fish harbour activity indicated an average deficit of 239% for the financial years 2000-01 and 2001-02. It is to be noted in this context that even if no return on capital employed on this activity is allowed recognising the fact that the fish harbour was created by funds given by the Ministry of Agriculture, still the cost deficit for fish harbour activity is more than 100%. It is to be recognised that the entire capital required for development of fish harbour was not received as grant; the VPT had also invested its own funds in the project. To the extent of its contribution to the capital, the VPT can reasonably seek a return thereon. If this factor had also been considered, the level of increase in tariff allowed would have been much more than 100%. The tariff hike of 100% for the fish harbour activities was allowed in the revised Scale of Rates so as to at least cover the operational expenditure incurred by the VPT. This itself is a concession given to the fishing vessels and trawlers taking into consideration that they cannot bear the burden of 239% tariff hike reflected by the cost statement. That being so, there is no justification for reviewing the percentage of upward revision of tariff for fish harbour decided earlier.

- (ii). Andhra Pradesh Mechanised Fishing Boats Operator's Association and the Association of Indian Fishery Industries (AIFI) have sent representations against the Port charges prescribed in the revised Scale of Rates for fishing boats. While considering their representation, it is observed that in the pre-revised Scale of Rates of the VPT, rates for fishing vessels were prescribed by grouping them into three categories viz, (a) mechanised fishing boats; (b) fishing trawlers (upto 14 NRT), and, (c) fishing trawlers (above 14 NRT). The VPT did not, however, propose to maintain this categorisation in its proposed Scale of Rates. In the general revision case the VPT had proposed a uniform tariff for all the categories of fishing vessels considering 100% hike on the pre-revised tariffs on fishing trawlers. As a result of this, the mechanised fishing boats have been unduly burdened with the tariff hikes applicable to fishing trawlers.

It is to be admitted that the clubbing of different categories of fishing vessels made for tariff purposes is an error, which missed an indepth scrutiny by this Authority while dealing with the general revision proposal. This had happened since the attention was engaged in other tariff items which were significant from the point of view of Port's revenue. Further, the representatives of the fishery industry who participated in the joint hearings had only argued against a 100% hike in tariffs, but, never brought out clearly the implications of clubbing of different categories of fishing vessels proposed by the VPT.

The VPT has also now indicated that clubbing of all the categories of fishing vessels for proposing the tariff is illogical. The VPT has also requested to maintain different sets of rates for different categories of fishing vessels. The categorisation now proposed by the VPT is the same as that was available in its pre-revised Scale of Rates.

This Authority finds that it will be logical and reasonable to reinstate the categorisation of fishing vessels that was available in the pre-revised Scale of Rates of the VPT. With the reinstatement of the categorisation of fishing vessels available earlier, the respective pre-revised rates are also to be revised by 100% for the reasons given in sub-para (i) above.

- (iii). In the pre-revised Scale of Rates there was no clear provision to levy Port Dues on mechanised fishing boats. In the revised Scale of Rates, uniform rates of Port Dues were prescribed for all fishing vessels. As a consequence, mechanised fishing boats also came to be charged with Port Dues. It was not the intention of this Authority to introduce any new levy on mechanised fishing boats. This was an error caused by the clubbing of trawlers with mechanised fishing boats and prescribing a single tariff for all fishing vessels. The provision to levy Port Dues on mechanised fishing boats in the (revised) Scale of Rates of the VPT is, therefore, deleted.

The VPT has now proposed to fix a monthly rate of Port Dues for fishing trawlers instead of levying on a 'per GRT per entry' basis as prescribed in its Scale of Rates. Difficulties faced by the Port in tracking movement of mechanised fishing boats / trawlers are cited as the reasons for suggesting this modification. This Authority has allowed frequency of levying Port Dues on a per-entry basis in case of foreign-going vessels and once in 30 days in respect of coastal vessels in the case of many of the Port Trusts. In some Port Trusts, including the VPT, Port Dues are levied uniformly on a per-entry basis in the case of both foreign-going and coastal vessels. This being the accepted position, the request of the VPT does not merit consideration in the ordinary course. The difficulties expressed by the VPT in tracking movement of fishing trawlers may, however, be genuine for counting and billing purposes. Such difficulties may not be confined only with reference to billing.

of Port Dues. If it is faced with reference to Port Dues, it can reasonably be expected that such difficulties will be encountered with reference to other vessel-related charges also. To avoid such difficulties and to ensure proper accounting, it may be advisable for the VPT to adopt a lump-sum monthly tariff in the nature of a licence fee for using the fishing harbour instead of keeping different components of vessel-related charges. Subject to the understanding that the VPT will pursue further this advice and come up with an appropriate proposal therefor within three months, the proposal made now by it for a monthly rate of Port Dues is approved.

- (iv). In line with the decision taken to consider a 100% increase over the pre-revised rates for mechanised boats and the fishing trawlers, the minimum pilotage fee is to be revised to US \$ 472.50 in the case of foreign-going fishing trawlers and Rs. 15512.30 in the case of coastal fishing trawlers / mechanised fishing boats.
- (v). This Authority has already passed an Order for common adoption by all the major Port Trusts to reduce the unit of berth hire charges from 24-hours to 8-hours. Accordingly, in the case of the VPT also, the unit of berth hire charges has been prescribed as 'GRT per 8-hour' and made applicable even in the cases of mechanised boats / fishing trawler. In the pre-revised Scale of Rates, berth hire charges for mechanised fishing boats were prescribed as lump-sum daily rates. In the case of fishing trawlers, these rates were, however, prescribed as lump-sum monthly rates. The VPT has now requested to prescribe berth hire charges on a 'per day' basis for fishing trawlers and mechanised fishing boats. This proposal is approved, even though it is not in line with the decision already taken by this Authority in this regard for common adoption by all the major ports. This approval is accorded again subject to the understanding that the VPT will switch over to a consolidated lump-sum levy in respect of fishing vessels within three months from the date of notification of this order.
- (vi). In the case of wharfage and shifting charges also, categorisation available in the pre-revised Scale of Rates is re-instated. The rates will, however, be increased by 100% over the applicable pre-revised tariffs.
- (vii). It is relevant here to mention that the rates for coastal fishing trawlers in all these cases have been fixed with reference to the corresponding foreign-going vessels rates by allowing a concession of 30%, in line with the policy to extend concessions in Vessel Related Charges to coastal vessels. The classification of foreign-going and coastal vessels in respect of mechanised fishing boats is, however, not necessary as it is considered irrelevant.
- (viii). In the pre-revised Scale of Rates, a rate of Rs. 4.80 per k.l. was prescribed for the services offered for supply of bunkers to the fishing trawlers only. In the revised Scale of rates the VPT proposed Rs. 10.00 per k.l. for this service in respect of all fishing vessels considering a 100% hike and rounding it off to the nearest rupee. In line with the decision taken now to reinstate the classification as per the pre-revised Scale of Rates, the words "fishing vessels" in the description of this tariff item is to be replaced with "fishing trawlers". The rate prescribed is also to be corrected as Rs. 9.60 per k l. without rounding off to the nearest rupee.

The pre-revised Scale of Rates of the VPT prescribed a levy for supply of bunkers to fishing trawlers @ of Rs. 0.04 per litre which has been revised to Re. 0.08 per litre at the time of the last revision. The logic of continuance of this levy is not apparent. That being so, there is no reason to allow any increase in this tariff item. This Authority, therefore, decides to maintain the rate for this tariff item at the pre-revised level. The VPT is advised to review the necessity of continuance of this

tariff item while formulating its proposal for consolidated charges for fishing boats / trawlers.

- (ix). In the case of charges for supply of water also, mechanised fishing boats have been clubbed with fishing trawlers. Re-instating the categorisation obtaining in the pre-revised Scale of Rates does not appear to be necessary in this case. Water consumed by different categories of vessels being the same, there is no logic at all in having differentiation in the rates for supply of water. This assumes significance in the light of the VPT procuring water from the Municipal Corporation at industrial rates. The VPT has now mentioned that this service is uneconomical to it and there are various private operators supplying water. Further, the Port has reportedly already disconnected the pipelines and stopped supplying water at the fishing harbour. It is to be recognised that the decision to provide a service or not is for the Port Trust to take. In the instant case, since the service is not provided by the Port Trust, there is no meaning in keeping a tariff for such a non-existent service. That being so, the tariff item for supply of water to fishing vessels and mechanised boat is deleted.
- (x). Insofar as dry docking charges at the fish harbour is concerned, the categorisation available in the pre-revised Scale of Rates has already been maintained in the revised Scale of Rates. Further, the rates has already been increased by 100% as applicable for all activities of the fish harbour. That being so, there is no error in the rates prescribed for dry-docking charges at the fishing harbour.
- (xi). As has already been mentioned, the VPT has indicated difficulties faced by it in tracking movement of fishing vessels / fishing trawlers due to their frequent movement. It is also to be recognised that the mechanised fishing boats generally are not equipped with any communication system, which will enable them to be in touch with the VPT. As has already been suggested, it is appropriate for the VPT to examine the feasibility of levying a consolidated charge in the form of a licence fee for use of the fishing harbour by boats and trawlers. It is needless to mention that, while working out such consolidated charges, care has to be taken to ensure the present level of revenue earned is protected. The VPT is advised to come up with a suitable proposal in this regard within three months.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to amend the Scale of Rates of the VPT as detailed in the **Appendix**.

7.2. Since these amendments are generally to remove the errors that occurred earlier due to clubbing of mechanised fishing boats and fishing trawlers, they shall come into effect retrospectively from the date of implementation of the Scale of Rates of the VPT notified in the Gazette on 4 June 2001.

7.3.1. The VPT is required to revise its Scale of Rates accordingly.

7.3.2. The VPT is also required to revise its billing also accordingly and refund the excess amounts collected, if any.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2001/Exty.]

APPENDIX**AMENDMENTS TO THE VPT SCALE OF RATES NOTIFIED IN THE GAZETTE ON 4 JUNE 2001**

- (i). The existing Sl. No. C. in Section 2.1. : Port Dues is deleted and substituted by the following:

| SL. No. | Particulars | Unit | Rate per GRT | | Frequency of payment in respect of the same vessel |
|---------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-------------------------|--|
| | | | Foreign-going vessel (In US \$) | Coastal vessel (In Rs.) | |
| C. | (a). Fishing Trawlers (upto 14 NRT) | Per month per trawler | 18 35 | 602.43 | Per month |
| | (b). Fishing Trawlers (above 14 NRT) | Per month per trawler | 39 65 | 1301 70 | Per month |

- (ii). The existing Sl. No. D: Schedule of Pilotage fees for Fishing vessels in Section 2.2. is amended as follows :

"If mechanised fishing boats/fishing trawlers require services of Port's pilot for towing, then a consolidated Pilotage fees of US \$ 472.50 for foreign-going vessel and Rs. 15,512.20 for coastal vessel shall be levied "

- (iii). The existing Sl. No. 3 in Section 2.3.5. : Berth Hire Charges for other services is deleted and substituted by the following :

| SL. No. | Particulars | Unit | Rate | |
|---------|------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| | | | Foreign-going vessel (In US \$) | Coastal vessel (In Rs.) |
| 3. | a). Mechanised fishing Boats | Per day or part thereof per boat | -- | 11.00 |
| | b). Fishing trawlers (upto 14 NRT) | Per day or part thereof per trawler | 3.17 | 104.07 |
| | c). Fishing trawlers (over 14 NRT) | Per day or part thereof per trawler | 4.76 | 156.27 |

- (iv). The existing Sl. No. 4. in Section 2.4.1.: Schedule of Shifting Charges for vessels other than POL vessels is deleted and substituted by the following :

| SL No | Description | Unit | Foreign-going vessel (In US \$) | Coastal vessel (In Rs.) |
|-------|-------------------------------------|----------------|---------------------------------|-------------------------|
| | | | With the usage of tugs | With the usage of tugs |
| 4. | a). Fishing trawlers (upto 14 NRT) | Each operation | 4 75 | 155.94 |
| | b). Fishing trawlers (above 14 NRT) | Each operation | 13.30 | 436.64 |

- (v). The existing Item Nos. 41, (c), (d), and (e), in Section 4.1. : Wharfage and Overside Charges are deleted. New Item Nos. 42. (a), (b), (c), (d) and (e) are inserted as given below:

| Item No. | Nomenclature | | Unit | Rate (In Rs) |
|----------|--------------|--|-----------------------|--------------|
| 42. | (a). | Fish landed through mechanised fishing boats. | per month per boat | 107.60 |
| | (b). | Fish landed through mini fishing trawler (upto 14 NRT) | per month per trawler | 540.00 |
| | (c). | Fish landed through fishing trawler (above 14 NRT) | per month per trawler | 1075 |
| | (d). | Bunkers for fishing trawlers | per k.l. | 9.60 |
| | (e). | Levy on bunkers to fishing trawlers/mechanized fishing boats | per litre | 0.04 |

- (vi). The existing Item No. 3 In Section 8.1. : Charges for supply of water to vessels is deleted.

